

Вследствие этого, возникает необходимость в формировании требований к качеству в контрактах между перевозчиками и муниципальными органами. При этом, существующие методы управления качеством в проектах городского пассажирского транспорта не полностью учитывают оценку пассажирами параметров транспортного процесса, как показателей качества. Факторы, определяющие качество функционирования городского пассажирского транспорта, требуют определения всей совокупности критериев, которые используют пассажиры при сравнении качества на маршрутах перевозки. Причем, на значимость критериев могут влиять виды передвижения – трудовые или культурно-бытовые. Это позволит полностью удовлетворить все транспортные потребности населения и обеспечит его экономические, экологические и личные выгоды.

Дмитрук А. І., аспірантка
*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова*

ОДИН ІЗ ШЛЯХІВ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ХАРКОВА

Місто Харків є одним найбільш індустріально розвинutih містх-мільйонників України, яке займає площу 350 км². Величезні міста вимагають добре налагодженої транспортної інфраструктури. В той же час сучасний стан міського електричного транспорту, що експлуатується в місті, за показниками енергоспоживання надійності і комфортності, поступається аналогам розвинених європейських країн та окремих країн СНД. Понад 80% трамвайних вагонів і тролейбусів відпрацювали свій нормативний ресурс експлуатації і підлягають списанню. Близько половини парку рухомого складу потребує капітального ремонту.

Існуючий міський транспорт є джерелом вібрацій ґрунту, що робить шкідливий вплив не тільки на людей, а й на міські будівлі і споруди.

Автобуси і тролейбуси є основними причинами руйнування асфальтобетонного покриття міських вулиць, утворення колії і напливів асфальту в районі зупинок громадського транспорту. Це вимагає частих відновлювальних робіт, пов'язаних з погіршенням екології. Трамвайний шлях погіршує рівність дорожнього полотна міських вулиць, послаблює дорожнє покриття, а на ділянці знаходження шпал дорожнє полотно, як правило, влаштовується збірно-розбірним із залізобетонних плит, що призводить до підвищеного шуму при русі по ньому міського автомобільного транспорту.

Для вирішення цих проблем можливе застосування електричного транспорту «другого рівня». Тому в багатьох містах світу все більше застосування знаходять транспортні системи «другого рівня»: поїзди на

магнітному підвісі, канатні дороги та ін. Конструктивно рейкові автомобілі є різновидом швидкісного трамвая.

Реальна собівартість проїзду в транспорті «другого рівня» буде нижче собівартості проїзду в існуючому міському пасажирському транспорті в 3-5 разів в силу його наступних переваг:

- 1) великий термін служби рейок – струнної шляхової структури (100 років) і відносно невисока її вартість;
- 2) завдяки високій провізній здатності один підвісний трамвай замінить 2-3 автобуси, тому його відносна вартість буде невисокою;
- 3) компактність пасажирських станцій, гаражів-парків зумовлена малими розмірами підвісних трамваїв і їх невеликою потрібною кількістю, відсутність пішохідних переходів, перехресть, шляхопроводів, багаторівневих розв'язок знижує вартість транспортної інфраструктури, амортизаційні і експлуатаційні витрати по ній;
- 4) відсутність землі, займаної транспортною системою звільнить землю під міську забудову, що принесе не додаткові витрати, а навпаки – додаткові доходи;
- 5) висока екологічність транспортного засобу в порівнянні з будь-якої іншої міською транспортною .

Транспорт «другого рівня» дозволяє прокладати траси з великими прольотами, має високу швидкість руху, є відносно недорогою високорентабельною системою з невисокими експлуатаційними витратами і низькою собівартістю проїзду.

Отже, у конструкцію підвісного трамвая закладаються технічні рішення, націлені на забезпечення основних вимог, що пред'являються до міського транспорту: висока надійність і безпека руху; мінімізація енергоспоживання; надання комфортних умов для пасажирів; достатня провізна спроможність; дотримання екологічних вимог.

Жабина А. И., аспірантка

*Харьковский национальный университет городского хозяйства
имени А. Н. Бекетова, Украина*

РОЛЬ СОВРЕМЕННОГО МЕТРОПОЛИТЕНА В ГОРОДСКОЙ СРЕДЕ

Сегодня метрополитен, пожалуй, одна из наиболее скомпрометированных городских технологий. Любопытно, что в хоре критиков достаточно слабо различимы голоса рядовых пользователей. Гораздо важнее и, конечно, интереснее попытаться понять мотивы ежедневно совершаемых действий. Почему же, несмотря на все перечисленные и еще многие подразумеваемые зловключения, современные горожане пользуются метро?